

On. Ministero dell'Ambiente- Direzione Generale per la salvaguardia ambientale-Via Cristoforo Colombo 44 00147- ROMA

On. Ministero Infrastrutture e Trasporti-Piazzale Porta Pia 1- 00198 ROMA

On. Ministero dei Beni e Attività culturali- Direzione Generale per i beni architettonici e il paesaggio- Via San Michele 22- 00153- ROMA

On. Regione Piemonte- Direzione Trasporti, Logistica e Infrastrutture - Via Belfiore 23- 00125- TORINO



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

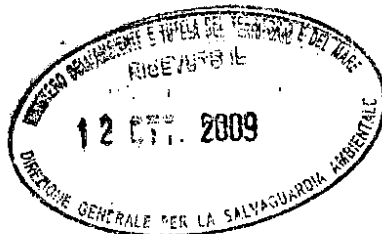
E. prot DSA - 2009 - 0027379 del 15/10/2009

Oggetto: osservazioni ai sensi dell'art. 165 D.Lgs. 163/2006, dell'art. 24 D.Lgs. 152/06, dell'art. 6 della L. 349/1986 e dell'art. 18 L.R. Piemonte 40/1998, formulate da

**Emilio Giribaldi, residente ad Asti Via Cotti Ceres 5**, anche per incarico di altri cittadini interessati, sul progetto preliminare del lotto denominato tangenziale sud-ovest dell'autostrada Asti-Cuneo.

La documentazione riguardante il progetto preliminare della cosiddetta tangenziale sud ovest di Asti è riportata, oltre che su supporti cartacei contenuti in due scatoloni depositati nel Comune di Asti, in dvd, nei seguenti gruppi principali, i quali si suddividono poi in sottogruppi rappresentati dai singoli files:

- B, studi, indagini e progetti dell'infrastruttura;
- D, opere d'arte;
- F, interventi su paesaggio e ambiente, mitigazioni, opere a verde;
- G, parte generale;
- I, impianti;
- J, servizi interferiti, espropri;
- M, monitoraggi.



Lo scrivente ha esaminato in dettaglio, oltre la parte monitoraggi la quale peraltro viene richiamata e illustrata particolareggiatamente in vari files degli altri gruppi, i files seguenti: F3.1.2, F3.1.3, F 3.1.4, F 3.1.5, F 3.1.6, F 3.1.7 (interventi di inserimento paesaggistico e ambientale; mitigazione acustica; opere a verde); G 1.1.3; G 1.1.4, G 1.1.5; tutti i 24 files del gruppo B, alcuni dei quali (B 1.8.1, B 1.2.1, B 1.3.1, indagini geognostiche e relazione geotecnica segnalati all'attenzione particolare di geologi e studi di architettura, e altri riguardanti le proiezioni sui flussi di traffico di cui si occupano altre persone competenti in materia), e il B.4.1.1, sui siti archeologici.

Il progetto di tangenziale quale parte integrante della autostrada Asti-Cuneo, descritto negli atti, appare in netta contraddizione con le premesse originarie richiamate negli atti stessi. Si ricorda infatti in **B6.1.5, pag. 9**, che ““il Comune di Asti aveva inserito la tangenziale” (in realtà, una semplice strada di circonvallazione, come l'allegato progettuale dice espressamente poco più avanti) “tra i progetti strategici della città” (non certo tra le opere strategiche di interesse nazionale) “per risolvere alcuni problemi di congestione del centro storico e per migliorare la mobilità locale nella conurbazione; in altri termini **il collegamento ad ovest deve servire solamente i mezzi che lo impiegano come circonvallazione per spostarsi da un capo all'altro della città**, alleviando il traffico dei corsi Savona, Don Minzoni e Torino, nonché i mezzi che si immettono nelle autostrade TO-PC e AT-CN””; ancora una volta, **e con le parole precise del progetto preliminare**, non una tangenziale con caratteristiche autostradali ma una ben più semplice strada di circonvallazione (destinata anche ad agevolare l'accesso al nuovo ospedale). Si vedrà più avanti che, a parere di molti, l'effetto “solievo” su detti corsi cittadini sarebbe assai problematico, considerata anche l'attuale e passata tendenza delle amministrazioni comunali a consentire il traffico veicolare privato praticamente in tutta la città, compreso il centro storico. Ma quel che importa qui ribadire è che i problemi di viabilità da affrontare e risolvere erano, e sono tuttora, circoscritti all'ambito urbano. Il che trova conferma esplicita in **B6.1.1, pag.10**, laddove si richiamano le nutrite osservazioni e perplessità manifestate dalla Regione Piemonte e documentate in dodici pagine fitte di verbale (Adunanza della Giunta 10 novembre 2003). Da ricordare in proposito anche il più recente comunicato della Giunta Regionale del Piemonte 29 febbraio 2008 in cui si dà atto della “**richiesta degli enti locali di rivedere il progetto con un'ipotesi di tracciato più conforme alle esigenze della viabilità locale, prevedendo una carreggiata unica a due corsie, e di reinserimento nella procedura ordinaria**”) e soprattutto “si riconferma che il Comune di Asti, pur reputando strategico il collegamento ad ovest, **precisa che esso deve essere di gerarchia inferiore rispetto al tracciato di tipo autostradale da realizzare a sud est**, in quanto tutti gli elementi in suo possesso confermano che la **stragrande maggioranza dei mezzi in transito attorno al nodo di Asti hanno interesse a passare ad est e non ad ovest.**” Persino il comunicato stampa del 19 aprile 2004 relativo all'accordo, definito forse con una certa esagerazione “storico”, tra Provincia e Comune di Asti, pur dopo una premessa alquanto involuta sottolinea al punto 4) la necessità di realizzare **soltanto una delle due carreggiate** “progettate dalla Provincia per il collegamento sud-ovest” (esclusa, dunque, l'ipotesi

dell'infrastruttura autostradale) e trova riscontro puntuale nella risposta scritta ad un interpello data il 3 aprile 2008 dall'Assessore ai trasporti della Regione Piemonte laddove si precisa che **“...relativamente alla mia richiesta, concordata con le amministrazioni locali, affinché il progetto fosse stralciato dalla legge obbiettivo, si è ritenuto di richiedere una procedura che fornisce maggiore garanzia di concertazione con le comunità locali e tempi più veloci per lo svolgimento dell'iter istruttorio motivati dall'esigenza, più volte espressa dal territorio, di avere una nuova infrastruttura pronta prima dell'inizio dei lavori del lotto autostradale Rocca Schiavino-Asti Est, garantendo così una infrastruttura alternativa per il traffico cittadino”** (in vista, è da ritenere, della totale o parziale inagibilità della esistente strada tangenziale a 4 corsie destinata ad essere trasformata nel predetto lotto autostradale); **“in questa versione il nuovo progetto sarà sottoposto alle procedure di VIA di competenza regionale... etc”**.

Ora, se questa è lo stato delle cose unanimemente riconosciuto; e se d'altro canto è pacifico che il progetto complessivo autostradale prevede come completamento dell'opera **la tratta Rocca Schiavino-Asti Est II-1b di km. 6,650** (vedasi la convenzione 1.8.2007 tra l'ANAS e la società di progetto Autostrada Asti-Cuneo s.p.a.), sembra evidente che la premessa che si legge nell'avviso al pubblico del deposito degli atti del progetto preliminare di cui si tratta è superata o erronea. Infatti, dire che **“il lotto II.1dir, tangenziale di Asti, del collegamento autostradale Asti-Cuneo rientra nel primo programma delle infrastrutture strategiche di cui alla delibera CIPE 121 del 21.12.2001 resa ai sensi della L. 443/01 (legge obbiettivo)”** equivale ad affermare che il tratto finale di collegamento della autostrada in costruzione con quella Torino-Piacenza avviene o avverrà ad Asti ovest e non ad Asti Est, in aperta contraddizione con gli stessi documenti di progetto. A meno che si voglia ipotizzare che i collegamenti debbono essere due, uno ad est e uno ad ovest, il che da un lato sarebbe in contrasto con i chiarissimi pronunciamenti sopra menzionati degli Enti locali circa la necessità di una semplice strada di circonvallazione o **“alternativa per il traffico cittadino”** e dall'altro preluderebbe alla realizzazione, con una spesa assolutamente spropositata e con un enorme impatto, o meglio scempio, ambientale assolutamente sproporzionato rispetto ai presunti benefici economici (del che più avanti), **di un vero e proprio inutile doppione del tratto dell'autostrada Torino-Piacenza tra i due caselli Est e Ovest, finendosi in aggiunta per imprigionare la città a sud ovest e a nord est in un anello di viadotti, massicciate e manufatti vari privo di senso e di utilità oltre che distruttivo sotto il profilo paesaggistico, come peraltro risulta evidente dalle simulazioni**

visive inserite nello stesso studio di impatto ambientale. Probabilmente, poichè i citati programma e delibera del CIPE sono di molto anteriori agli accertamenti e ai pronunciamenti di cui s'è detto, si pensava in origine di realizzare il ripetuto collegamento **ad ovest e non ad est**, previo allargamento o spostamento dell'area del casello ovest della TO-PC (ipotesi poi abbandonata in considerazione dell'eccessivo impatto sul territorio agricolo e sull'ambiente in generale), lasciando inalterata l'esistente strada o superstrada tangenziale a sud della città, a 4 corsie, che si raccorda poi col casello est della TO-PC. Ma la realizzazione delle tratte II.1b e II.1dir. entrambe con caratteristiche di infrastrutture "strategiche" costituirebbe un vero e proprio assurdo (illegittimo) relegante una delle due al rango di semplice circonvallazione o, al più, di inutile ed enormemente invasivo raddoppio dello stesso percorso autostradale. Su di che si richiamano le pertinenti osservazioni presentate dallo studio di architetti Currado e Mazzaroli.

In conclusione, il mantenimento dell'assegnazione di struttura autostradale all'opera di cui si tratta e la relativa progettazione inquadrata nelle opere strategiche e di interesse nazionale pur concorrente con quello locale-regionale (progettazione comunque avvenuta, detto per inciso, e salvo errore, senza il rispetto dell'articolo 161 comma 1 del d.lgs. 163/2006 che prevede la partecipazione alla medesima di Regione e Provincia) da un lato non tiene conto delle esigenze reali riconosciute negli stessi elaborati dello studio di impatto ambientale e dall'altro è in contrasto con la legge 443/2001 (art. 1, che impone al Governo di individuare, con rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, le infrastrutture di preminente interesse nazionale) e col decreto legislativo di attuazione 20 agosto 2002 n. 190: non si tratta né di opera strategica di interesse nazionale né di infrastruttura esorbitante dai limiti dell'opera locale-regionale.

#### Consistenza e finalità dell'opera.

Una descrizione eloquente, salvo altre, si trova a pag. 7 di B 6 1.24, allegato G tab. 1.2.A. Asse principale collegamento S.R. 10 - A 33; collegamento Ospedale; collegamento Corso Alba-cavalcavia Giolitti; collegamento cavalcavia Giolitti-Via Cuneo; interconnessione sulla A 33; svincolo collegamento S.R. 10-A 33. Opere d'arte principali: viadotto Tanaro con sviluppo di metri 1140; viadotto Bobore; cavalcavia FS Asti-Genova; cavalcavia Viale don Bianco; viadotto FS Asti Chivasso; cavalcavia Curato; viadotto FS Asti-Alba; viadotto svincolo collegamento SR 10-A 33; collegamento C. Alba-cavalcavia Giolitti; rampe di interconnessione A 33; galleria San Pietro; galleria artificiale Bellavista. Negli oltre 5 chilometri di percorso sono previste due corsie per ogni senso di marcia di

metri 3,75 ciascuna, più una corsia di metri 3 di sosta; più metri 0,70 di banchina; spartitraffico di metri 2,10; totale larghezza metri diciassette, s. e., e altezze, specie dei viadotti e sovrappassi, **tali da alterare completamente lo "skyline" urbano da ovest**, come pertinentemente si esprimono gli autori degli studi di impatto, e di cui infra.

A pag. 12 viene descritto l'impatto enorme della cantierazione che richiederebbe tra l'altro la deviazione provvisoria per alcuni anni di almeno tre delle principali arterie cittadine. A pag. 13: la soluzione in progetto è condizionata dalla presenza di numerosi edifici di civile abitazione in prossimità della sede stradale in progetto e dalla necessità di assicurare il transito veicolare alla viabilità esistente (Corso Alba) sottopassata dalla galleria artificiale. Pag. 14, materiali pregiati occorrenti 381.000 metri cubi, esuberi 248.000 metri cubi (vedasi anche B 6.1.5). Prelievo di cava a Cervere, 50 chilometri circa da Asti, con traffico relativo.

Tempi previsti di esecuzione minimo mesi 40, che si possono tranquillamente allungare, secondo l'esperienza, a 60 o 80 e più, cioè cinque-sette anni. Con la presenza costante e invasiva di enormi cantieri destinati a rendere addirittura invivibili alcuni quartieri cittadini; sono affermazioni che qua e là si leggono negli atti esaminati, fonte dunque non sospetta: vedasi ad esempio dalla pag. 14 alla 32 di B 6.1.5 la descrizione degli enormi impianti di cantiere e soprattutto dei manufatti (svincoli, sovrappassi, viadotti, ponti), degli scavi e dei movimenti di terra coinvolgenti anche i territori di altre province.

Alcuni volenterosi esperti hanno studiato i prospetti dei costi: si tratta di un'enormità assolutamente ingiustificabile (importi unitari calcolati addirittura in multipli di quelli relativi ad alcune grandi opere, quali l'alta velocità Torino-Lione), destinata inevitabilmente a lievitare col tempo e assolutamente sproporzionata alla pretesa utilità della tangenziale. Né si dica che tali costi graverebbero esclusivamente sulla società concessionaria, essendo prevedibile, anche in base alle clausole contrattuali, piena rivalsa sui pedaggi o in altre forme. Per evitare ripetizioni si rimanda alle osservazioni sul punto specifico depositate da altri interessati.

Viene confermato in molti punti degli elaborati di studio e delle relazioni sul progetto preliminare che la tangenziale "autostradale" completerebbe l'accerchiamento cementizio della città di ASTI.

In B 6.1.5; alle pagg. 5 e seguenti, in sede di valutazione dell'impatto ambientale, si dice che per la ricostruzione degli scenari di movimento si è attinto alle valutazioni del SIA in ordine esclusivamente alla distribuzione dei carichi di traffico sulle varie arterie collegate all'asse principale: vedansi tabelle 1.2.A., 1.2.B., 1.2.C., con proiezioni sino al

2020. Lasciando l'approfondimento del tema agli esperti (vedansi le citate osservazioni dello studio Arch. Currado), anche perché le tabelle sono almeno due e assai differenti tra loro, si deve comunque rilevare che si tratta di proiezioni esclusivamente teoriche prescindenti dalla più che probabile realtà futura. Infatti, l'indagine sembra avere a suo presupposto la stretta connessione tra il traffico sulle due autostrade e/o "sulle varie arterie collegate all'asse principale" da una parte e quello prevedibile sulla TSO dall'altra. E invece:

Primo: se, come è stato osservato da organi tecnico-amministrativi autorevoli (v. sopra), "la stragrande maggioranza dei mezzi in transito nel nodo di Asti" passerebbe ad est e non ad ovest (escludendo quindi l'utilizzazione della tangenziale), e se, come si deve qui aggiungere a conferma, è persino intuitivo che i territori albese e cuneese, avendo a disposizione il sistema autostradale Torino-Savona, non utilizzano la TO-PC per le direzioni sud e nord bensì pressoché esclusivamente per quella verso Bologna o Milano (ovviamente per il tramite di Asti Est, a meno di immaginare un improbabile giro vizioso!), è chiaro che già sotto questo profilo la proiezione è irrealistica; per giunta, è altrettanto chiaro che l'afflusso di mezzi, anche di soccorso o comunque di pubblica utilità diretti al nuovo ospedale o ad altre strutture di pubblico interesse con provenienza dalla parte sud-occidentale della provincia di Asti è e sarebbe del tutto modesto, considerata la altrettanto modesta consistenza dei nuclei abitati della zona in questione, con conseguente incidenza ben poco significativa sulla progettata tangenziale.

Secondo: il considerare nel calcolo delle tabelle il traffico sulle vie interne di accesso all'asse principale presuppone la certezza che tale traffico, una volta costruita la tangenziale così come da progetto preliminare, si riverserebbe integralmente sulla medesima; il che, oltre che in contrasto con la caratterizzazione di opera strategica di interesse nazionale, è totalmente erroneo, in quanto non tiene alcun conto del fatto che il suddetto flusso interno è costituito per grandissima parte da mezzi privati di residenti che si spostano all'interno della città anche per percorrere distanze inferiori al chilometro, in ciò incoraggiati, per così dire, dagli indirizzi delle amministrazioni comunali (di diversi orientamenti) succedutesi nel tempo. E con ciò si ritiene smentita, salvo errore, l'affermazione suaccennata concernente l'uso della TSO o di una sua alternativa per lo scopo principale di spostamenti da un capo all'altro dell'abitato (affermazione comunque in contrasto, ancora una volta, sul preteso carattere di opera strategica). Conferma indiretta di quanto appena detto: in B 6.1.24 si legge che "la bretella di collegamento principale non si innesta direttamente a nord nella A21, in corrispondenza dello svincolo Asti-Ovest ma si

collega, tramite una rotatoria, alla S.S.10 che costituisce uno dei principali assi di penetrazione nella città e su cui a breve distanza si collocano anche le rampe di connessione al casello "Asti-Ovest". Ma allora, a parte l'enorme impatto anche visivo delle rampe, dov'è lo snellimento?

Terzo: in definitiva, le relazioni, gli studi e le simulazioni del progetto preliminare confermano che l'opera avrebbe carattere autostradale solo per il costo e per il nome: tutt'al più si tratterebbe di una strada di scorrimento, neppure molto utile per chi intende uscire di città per imboccare la TO-PC o la AT-CN (o viceversa) in quanto non sono previsti collegamenti intermedi sufficienti.

L'impatto paesaggistico-ambientale (acque, aria, flora, fauna, zone protette etc):

Colpiscono per la verità, assai favorevolmente la competenza, la serietà e l'impegno dimostrati dagli esperti autori degli studi, delle osservazioni sul campo, dei rilievi topografici, planimetrici e fotografici, degli elaborati e delle relazioni interlocutorie e finali. Si può affermare che si tratta di un'opera che, anche se il progetto venisse auspicabilmente accantonato o drasticamente ridimensionato come impone la situazione oggettiva, rappresenta comunque una preziosa fonte di informazione sullo stato dell'ambiente (inteso in senso lato) e uno stimolo per ulteriori approfondimenti.

Ma detto doverosamente ciò, va subito aggiunto che tali elaborati costituiscono la dimostrazione più eloquente della necessità di **non realizzare il progetto**. E' sufficiente riportarne i passi ritenuti più salienti.

Premesso che è pacifica, anche nella documentazione esaminata, la cosiddetta "vocazione" primaria turistico-culturale-agricolo-alimentare di Asti e dell'astigiano in genere, il quadro che si ricava dal complesso degli studi si può definire semplicemente disastroso quando descrive gli effetti della realizzazione del progetto. E' facile osservare, anche sulla base della semplice esperienza (ma gli esperti concordano pienamente), che le zone a tale vocazione necessitano, ben più che di autostrade o di opere similari, di semplici strade e di percorsi inseriti in un contesto la cui principale "fruizione", come si dice ora, è l'ambiente in sé immune il più possibile da intrusioni violente, e pur con la necessaria opera oculata dell'uomo. Il che trova puntuale conferma, come si è detto all'inizio, alle pagine 37-38 di B 6.1.1 in cui viene fatta notare tra l'altro l'esistenza di ipotesi e soluzioni ben diverse e molto meno invasive della TSO (strada extraurbana, collegamento da Asti ovest al nuovo ospedale), benché "non sufficientemente studiate" per

motivi non precisati. Analogamente, pagine 12-14 di B.6.1.5: soluzioni alternative in riva sinistra Borbore; disponibilità dichiarata delle F.S. a dismettere il ponte ferroviario Asti-Castagnole da trasformare in ponte stradale previa costruzione modestamente costosa di un binario di collegamento di detta linea con la Asti-Acqui Terme; nel contesto "di quattro progetti urbani di forte significato, ospedale, campus scolastico superiore, parco urbano e servizi sportivi, riqualificazione del Borbore"; progetti tuttora non cancellati ma incompatibili, si può tranquillamente aggiungere, con la cementificazione ciclopica di cui si parla.

Iniziando dal paesaggio.

B6 1.11, pagg. 185 e 191: "... sensibilità alta della collina San Pietro attraversata dalla galleria naturale e **impatto alto ed irreversibile**;... lo stesso dicasi per quanto riguarda C. Alba e Viadotto Tanaro..."; "le rampe e il viadotto di svincolo Corso Alba-Via Giolitti costituiscono una forte barriera visiva; in particolare l'impatto maggiore è prodotto rispetto all'ambito di fruizione turistico-ricreativa del campo di golf, per il quale il sistema di svincolo determinerà un effetto barriera che impedirà" (ovviamente anche qui in modo irreversibile) "la visuale dello skyline della città..."; analoghe e ben più pesanti considerazioni a proposito della presenza dell'enorme viadotto sul Tanaro occludente in modo completo la visuale della città da ovest, e non solo da ovest. E suona addirittura forse consapevolmente umoristico il suggerimento per dovere d'ufficio di una "mitigazione con la scelta di opportune gamme cromatiche"!; rimedio analogo alla serie imponente delle barriere acustiche costituite da tavolati di plastica o altro materiale consimile estendentisi per centinaia di metri e con superfici di migliaia di metri quadrati e collocate nei punti incidenti sull'abitato, a delizia della vista dei residenti e dei turisti!

E' qui impossibile riportare tutti i punti e i passi in cui viene descritta crudamente una simile prospettiva paesaggistica, ed è necessario armarsi di buona volontà e leggere almeno i principali elaborati. Ma a pag. 35 di B 6.1.24 c'è una specie di riassunto: "...Mettendo in rapporto la natura degli interventi con le sensibilità riscontrate sul territorio sono stati identificati gli ambiti di interazione. In corrispondenza della galleria naturale San Pietro in fase di costruzione l'insieme dei cantieri per lo scavo, insieme al traffico indotto dal movimento dei materiali" (non si dimentichi la previsione di durata dei lavori) "determinerà allo stesso tempo una perdita del paesaggio agricolo tradizionale e una artificializzazione del paesaggio; **tale impatto potrà solo in parte essere mitigato con la sistemazione finale degli imbocchi e l'eliminazione dei cantieri. Altra criticità è rappresentata dall'imbocco sud che coinvolge visivamente una zona di fruizione**



**turistica e sarà visibile dal sistema collinare opposto in destra Tanaro”** (viene in mente lo scempio di un'intera vallata compiuto anni fa con la costruzione nel suo bel mezzo delle decine di piloni di cemento armato della variante della linea ferroviaria secondaria Asti-Castagnole-Lanze). Altra criticità in corrispondenza del viadotto Tanaro il quale “apporterà una intrusione visiva notevole in un ambito molto sensibile quale l'oasi di Belangero; l'importanza di tale ambito deriva oltre che dall'interesse naturalistico intrinseco dalla destinazione ad area di fruizione turistico-ricreativa che gli è assegnata dalla pianificazione locale. Altro impatto in termini di visibilità è a carico dei fruitori del campo di golf; per quest'ultimo il viadotto, insieme al sistema di svincolo dell'asse di collegamento Corso Alba-Via Giolitti costituisce una vera e propria barriera perché non sarà più apprezzabile lo skyline della città di Asti e del suo centro storico oltre che degli spazi aperti che lo circondano”.

E' lecito chiedersi se tutto ciò sia rispettoso del secondo comma dell'articolo 9 della Costituzione secondo cui la Repubblica tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione anziché, come riteniamo da cittadini responsabili, contributo efficace allo sfascio, già in atto, del territorio, con la conseguenza, tra l'altro, anche economica dello sperpero del capitale collettivo costituito da un ambiente e da un patrimonio paesaggistico e urbano frutto sì anche dell'opera dell'uomo, ma opera distintivamente e culturalmente indirizzata a creare senza distruggere. Qui, al contrario, in una prospettiva che si può eufemisticamente definire limitata, si altera irrimediabilmente un territorio soltanto al supposto (e sicuramente illusorio) fine di alleggerire la città da un traffico veicolare che, se soltanto si seguisse l'esempio di altre città italiane e straniere, potrebbe trovare anche nell'immediato ben altri rimedi e che comunque, tra non molti anni, secondo autorevoli studi (vedasi ad esempio l'articolo “Sos ambiente” di Michael Grunwald sul Sole-24 Ore del 6 settembre 2009: l'autore non è un sognatore ma uno scienziato che sottolinea la primarietà del tema del risparmio energetico rispetto a molti miti anche sulle energie rinnovabili) potrebbe risultare comunque drasticamente e forzatamente ridotto nel quadro di una nuova e necessaria politica dei trasporti urbani ed extraurbani. Le generazioni più giovani potrebbero invece trovarsi a “godere” di un inutile mostro di cemento costruito, è il caso di dirlo, con spreco delle cognizioni e dell'abilità dei molti studiosi e tecnici chiamati alla progettazione e all'esecuzione e con dispendio di enormi capitali per un verso o per l'altro costituiti con denaro dei contribuenti.

Area del SIC, acque, aria, flora, fauna.

**B 7.1.1.** Nella zona protetta, estesa per ben 591,42 ettari, specificamente la parte gestita dal WWF (aree golenali denominate "La Bula") viene esclusa dall'attraversamento diretto col manufatto tangenziale "per criticità" (ambientali) "tali da non consentire la presa in esame dell'ipotesi". Tale considerazione dà già di per sé un'idea precisa della consapevolezza dei danni irreversibili che l'opera arrecherebbe sicuramente al complesso pur assistito dalla normativa di tutela ambientale. In compenso, si opta per l'alternativa che "prevede l'attraversamento del SIC sul lato sud-ovest dell'oasi, con esclusione di interferenza diretta con le zone umide dell'area stessa, essendo a distanza di circa 250 metri da dette zone"; la soluzione non è che un ripiego (come del resto lascia trasparire il contesto della relazione), ed infatti subito dopo si legge quanto segue: "...la cantierizzazione operativa all'interno del SIC sul lato in prossimità della "Bula" occuperà vaste aree destinate a deposito di materiali...; le azioni più rilevanti prodotte dalla cantierizzazione sono quelle associate alla realizzazione delle pile del grande viadotto che porta all'attraversamento del Tanaro e a quella dei rami di svincolo. Nel complesso l'occupazione di aree è notevole e invasiva non tanto per il SIC nel suo complesso quanto per la oasi "Bula"; per ovviare parzialmente ai disagi arrecati alla "Bula" si dovranno potenziare le misure di mitigazione dei fronti di lavoro e il sistema dell'autocontrollo ambientale; da una ipotetica programmazione dei lavori è prevista la parziale conservazione dei laghetti che verranno a trovarsi all'interno dei rami di svincolo": al di là dell'ottimismo d'ufficio si confessa tra le righe, con l'incerto concetto di autocontrollo ambientale e con quello evanescente delle mitigazioni (il cui tema occupa molte pagine per concludere che tutto sarà diverso e assai peggiore di prima, come dice la parola stessa!) che la "Bula" durante e dopo i grandi lavori non sarà più tale. Il che trova puntuale conferma non in congetture o profezie ma in altri passi dei pregevoli studi di impatto; di cui si cita il seguente esempio a pag. 164 di B 6.1.11: "...L'area protetta, in cui sono presenti superfici agricole, attività di cava, incolti, aree umide e l'oasi cittadina "La Bula", sarà occupata temporaneamente da attività che causeranno perdite di habitat, asportazione di alcune cenosi vegetazionali seminaturali presenti all'intorno dei laghetti interferiti e l'alterazione della rete ecologica individuabile all'interno dell'area protetta; aumenteranno inoltre la frammentazione e l'artificializzazione del territorio e saranno favoriti i presupposti per lo sviluppo di specie infestanti. Data la natura dell'area interferita si ritiene che la magnitudine dell'impatto sia alta e solo in parte reversibile nel lungo periodo, e ciò per quanto riguarda il settore di territorio più distante dall'infrastruttura grazie ad interventi di mitigazione e compensazione di

cui si ritiene necessaria la realizzazione. Per le zone prossime (purtroppo l'oasi della "Bula") la reversibilità è molto dubbia e solo con una attenta attività di monitoraggio (cioè a danno compiuto) "si potranno valutare gli esiti sulla permanenza degli habitat attualmente presenti". Superfluo ogni commento.

Tornando brevemente a B.6.1.1, va premesso che alle pagg. 10 e seguenti vengono richiamati la pianificazione regionale delle acque e dell'ambiente, i programmi di risanamento e il piano territoriale della Provincia di Asti, e si ricorda in particolare "l'elevata criticità del fondovalle Borbore la quale non si concilia col P.R.U.S.S.T. (piano di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile) interessante anche il comune di Asti, quale porta naturale d'Europa".

In B.4.1.1 e B.6.1.24, si trovano studi molto approfonditi sul rilevantisimo impatto negativo previsto, in dipendenza sia dell'esecuzione dei lavori della durata di alcuni anni sia della presenza dell'opera finita, sull'aria, sulle acque, sulla fauna, sulla flora e sulle presenze archeologiche. Va confermato per obiettività che si tratta di studi assai seri e approfonditi, i quali peraltro costituiscono la migliore dimostrazione della necessità di accantonare un progetto che non c'è da esitare a definire rovinoso. Non è possibile fare una esposizione dettagliata, per ovvie ragioni di spazio e di sintesi, sintesi che tuttavia si può leggere a pag. 196 di B.6.1.11: "In conclusione, la maggior compromissione ambientale riguarda suolo, vegetazione, fauna, aree umide, paesaggio..."; cioè praticamente tutto.

Dopo accurati studi condotti in loco con rilievi, campionamenti, prelievi di piante, catture a campione di animali (compreso il noto "pelobate" destinato all'estinzione se cessa la protezione), descrizioni fotografiche e planimetriche dei vari luoghi a rischio, gli studiosi prevedono effetti negativi irreversibili su molte specie animali e vegetali; e prima ancora, sull'andamento e sulla qualità dei corsi d'acqua, per la verità non numerosi e non ricchi (salvo le piene spesso rovinose) ma proprio per questo necessitanti della massima tutela, negata invece dalle installazioni e dai lavori di cantierizzazione di durata prevedibilmente ben superiore a cinque anni, con effetti dichiarati onestamente almeno in parte irreversibili, malgrado le "mitigazioni" (aventi dichiaratamente valore di semplici rappezzi nella migliore delle ipotesi) e la monitorizzazione (necessariamente a posteriori, in corso d'opera o dopo il suo termine).

Sempre a necessario titolo di esempio, e lasciando sempre la parola a chi ha compiuto gli studi, si richiamano sul tema in esame alcuni punti di B.6.1.24: pag. 26: "elevato impatto sull'atmosfera in zone ad alta concentrazione abitativa e di significativa sensibilità..."; pag. 30: "...barriere antirumore di altezza da 2,5 a 5 metri, sviluppo lineare

2397 metri, superficie 7390 metri quadrati...” (si può sostenere che, a parte il pessimo effetto ottico, tali strutture non incidano negativamente sugli altri fattori ambientali, compresa flora e fauna?); pag. 33: “...gravi impatti sulla componente faunistica di Tanaro e stagni di Belangero sia in fase di costruzione sia in fase di esercizio non del tutto mitigabili...”; pag. 34: “...grave impatto sul paesaggio...”; pag. 36, sintesi degli impatti: “...In conclusione dalla valutazione emerge che le componenti sulle quali si delineano situazioni potenziali di maggior compromissione ambientale sono: 1) il suolo, in ragione delle elevate occupazioni temporanee e definitive nonché delle alterazioni prodotte dalle varie fonti di lavoro; 2) la vegetazione, la fauna e il paesaggio in relazione al coinvolgimento di contesti fragili di significato ambientale strategico, identificabili nel sistema fiume e nelle aree umide del SIC; 3) il paesaggio, per le perturbazioni del quadro visivo di alcune realtà aventi ancora una forte identità per le comunità locali pur se inserite in un contesto ad elevata antropizzazione...”. Corrispondentemente in **B 7.1.1.**, dopo la descrizione alle pagine 59 e seguenti della “rete ecologica del SIC e specificamente dei corridoi ecologici costituiti dai corsi d’acqua e dalle pozze e degli habitat di particolare valenza faunistica”, e dopo che a pag. 63 si ribadiscono “l’interclusione dell’area degli stagni e gli impatti elevati sulla fauna a causa della cantierizzazione...in un’area di valore peculiare dal punto di vista della biodiversità faunistica del territorio artigiano...”, le considerazioni conclusive a pag. 65: “Il tracciato presenta le problematiche principali di passare trasversalmente per il SIC e di essere relativamente vicino all’area “La Bula” con la quale non interferisce direttamente ma nei cui confronti può avere ricadute a breve e a lungo termine per la componente vegetazione...; l’impatto potrebbe risultare non elevato fatta eccezione per le formazioni boschive ripariali e probabilmente per la vegetazione acquatica dei reticoli secondari...” (boschi e vegetazione acquatica sono forse secondari ?). “...per quanto concerne la fauna l’impatto è invece certamente elevato...”. “Alla luce di tale analisi si rendono necessarie specifiche e puntuali misure di mitigazione da integrare con opportune compensazioni con la finalità di migliorare le caratteristiche di naturalità del SIC e di tutelare gli ambienti di particolare importanza faunistica e relativi siti riproduttivi (Pelobate etc.)”.

Le “mitigazioni” e le compensazioni sono per la verità studiate e indicate scrupolosamente e ampiamente in altri files intitolati agli “interventi di inserimento paesaggistico e ambientale” (F 3.1.2., F 3.1.3., F3.1.4., F3.1.5., F 3.1.6., F.3.1:7. ed altri in materia di mitigazione acustica, opere a verde, etc). Lavori senz’altro lodevoli ma i quali, proprio per l’impegno in essi profuso dagli autori e per la complessità e l’imponenza degli

interventi suggeriti, consentono al lettore anche non animato da pessimismo preconcepito di prevedere non solo che i rimedi sarebbero comunque soltanto parziali (come d'altronde in molti punti degli elaborati si confessa onestamente) ma soprattutto che, come insegna l'esperienza, gli interventi prescritti sarebbero tranquillamente ignorati in massima parte in nome della sollecitudine per la fine dei lavori, della mancanza di fondi, delle difficoltà pratiche di realizzazione, della irreversibilità dei danni ormai avvenuti, dell'interpretazione interessata delle norme e delle prescrizioni, della "tolleranza" delle direzioni dei lavori e di tanti altri fattori o pretesti che ciascuno può immaginare.

Alle monitorizzazioni si è già accennato ed è superfluo ripetere: si tratta di attività da compiere in corso d'opera, cioè di constatazione dei prevedibili danni; si è in grado di assicurare, nella sede competente, che malgrado la constatazione i lavori sarebbero interrotti?

Per quanto concerne gli elevatissimi rischi idrogeologici, di natura dei terreni, di esondazioni, sismici e di incidenza negativa su nuclei e quartieri intensamente abitati, si fa richiamo integrale alle osservazioni specifiche presentate da altri soggetti-cittadini interessati.

In conclusione.

Si ritiene la non conformità del progetto preliminare alla normativa in materia di opere pubbliche e di tutela dei beni ambientali sopra richiamata, o comunque il mancato radicale aggiornamento della medesima alla luce delle reali esigenze viabilistiche.

Si richiama inoltre il disposto dell'articolo 184 comma 1 del d.lgs. 163/06 secondo cui "la valutazione di impatto ambientale" (obbligatoria e vincolante ai sensi dell'art. 182 comma 2 del d.lgs.163/06) "individua gli effetti diretti e indiretti di un progetto e delle sue principali alternative" (riconosciute, queste, nello stesso studio di impatto), "compresa quella zero, sull'uomo, sulla fauna, sulla flora, sul suolo, sulle acque di superficie e sotterranee, sull'aria, sul clima, sul paesaggio e sull'interazione tra detti fattori, nonché sui beni materiali e sul patrimonio culturale, sociale e ambientale...": disposto che nel caso in esame non supporta sotto alcun profilo la realizzazione dell'opera secondo il progetto preliminare.

Si ribadisce, infine, la assoluta sproporzione tra l'enorme costo pecuniario, ambientale, e paesaggistico dell'opera in questione e i benefici sul traffico tutti da dimostrare.

Per chiedere la non approvazione del progetto preliminare e la sua non traduzione in progetto definitivo.

Con osservanza

Asti li 10 ottobre 2009

Emilio Giribaldi Via Cotti Ceres 5 Asti 14100 tel 0141 593687 e mail giribaldi.emilio@libero.it

